

ヒアリング結果まとめ（実施済み分）

1. 受領分の回答まとめ（ラストワンマイル関連）

第 3 回協議会に向けてラストワンマイル交通需要調査に関係する各事業者へのヒアリングを行ったので、受領した意見に基づいて調査計画書（案）を作成し、第 3 回協議会での検討資料とする。

- ・ バス事業者：施策実施によってバス利用が減少しないようにバス利用促進を前面に押し立ててほしい、バス停周辺のタクシー降車位置に留意する、など。
- ・ タクシー協会：クーポン精算を事業者単位ではなく協会が一括して行うことも可能、会員事業者への周知説明会を行う必要がある、個人タクシー組合へも話をしてほしい、など。
- ・ 病院：現在歩行困難や付き添い介護等でタクシーを利用せざるをえない方々には有効な施策と思われる、クーポン利用について病院へ問い合わせが来ないよう周知してほしい、など。
- ・ 商業施設：主に高齢者がターゲットと考えられる、気軽にタクシー利用できることで行動範囲が広がって消費行動の活性化につながる、など。

2. 追加ヒアリング結果（10/17 時点）

ラストワンマイル施策に関係するバス事業者（琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東京バスの 4 事業者）、タクシー協会は追加ヒア実施済みである（上記意見集約に反映済み）。個人タクシー組合は 10/21（金）16 時より実施を予定している。

アウトレットモールあしびなーには 10/17（月）に追加ヒアを実施し、以下の意見を受領した。

- ・ シャトルバスの利用実績：社内協議のうえ後日提供予定。
- ・ バス待ち環境：バス停付近のトイレ通路でのスペース提供の可能性を探る。
- ・ パーク＆ライド：駐車台数によるが（駐車場 1,000 台中、平日 30%程度の利用）、協力の可能性は考えられる（社内調整が必要）。
- ・ 自動運転カートへの連携：参加の可能性を考えている。

3. 回答未受領分の状況

- ・ バス待合環境整備（5 か所）については施策の開始が 10 月上旬となったため、1 か月程度経過した 11 月頭にヒアリング実施予定とする。
- ・ カリー観光：ヒアリングシートに回答なしとの回答、追加ヒアもなし。
- ・ 沖縄協同病院：繁忙期につきヒアリングシートのみ 10/25 受領済み、追加ヒアは対

応できない。

- ・ イーアス沖縄豊崎：担当者が多忙で今月中は時間が取れないので、追加ヒアをする場合は11月以降になる。
- ・ 壺川自動車学校：10/31（月）にTEL、多忙につき回答不可。
- ・ 沖縄県企画部交通政策課：地域公共交通計画における105番の記載内容について、県と市で事前調整を行う。

4. 今後の追加ヒアリング予定（案）

バス事業者・タクシー協会・あしびなー以外の各事業者については、以下の項目において詳細ヒアリングを検討している。

- ・ クロスセクター関連部署：
受領したデータを検討して、必要があれば追加の質問をメール・電話等で実施。
社会福祉協議会は移動スーパーについて補助等を出していないので、実施事業者（リウボウストア、コープおきなわ）に運行費用等のヒアリングを実施する。
- ・ シェアリングサービス（ちゅらチャリ、CYCY、GOGO!シェア）：
MaaS連携については各社とも興味を持っているが、具体的な話（使用するMaaSアプリや割引規模、方法等）は現時点ではできないので、現時点での追加ヒアは不要。
- ・ 病院：
豊見城中央病院に送迎バスの詳細状況を確認。
友愛医療センターに路線バスの経路要望の詳細を確認。（送迎バスは中央病院運行）
- ・ 商業施設：
イーアスに「パーク&ライド」「バス待ち環境整備」「シャトルバス（運用、利用状況等）」について追加確認。
- ・ 自動車学校：
糸満自動車学校に「ブーゲンビレア号の具体的な状況（実施までに行った準備や運行してから判明した問題点等）」を確認。
津嘉山自動車学校に「送迎バスの一般利用に向けた問題点」について確認。

参考：ヒアリング意見まとめ

ヒアリング先	意見	意見分類
1-1. 障がい長寿課	<ul style="list-style-type: none"> 各種サービスの年間経費は以下の通り。 外出支援サービス（介護）：年間約 50 万円 移動支援サービス（障害）：年間約 800 万円 介護保険サービス給付費：年間 35 億円 路線バス減少の影響としては、外出機会が減少し、病状悪化が懸念される 	クロスセクター効果
1-2. 国民健康保険課	<ul style="list-style-type: none"> 後期高齢者への医療費給付額は年々増加しており、R3 は 55 億円（被保険者数 5 千人強）。 市東側の丘陵部は、ニュータウンに入居した高齢者が多い。 R4 には団塊の世代が 75 歳となり、高齢者数はさらに増加。 	クロスセクター効果
1-3. 社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> コロナによって地域活動や障がい者団体の活動が停滞しており、障がい者への影響は把握できていない。 移動スーパーとくし丸（リウボウストア）、まちかど便（コープおきなわ）は地域別に週 1・2 回特定の時間帯に出店している。 上記 2 件について、豊見城市や社会福祉協議会から補助等は実施していない。 	クロスセクター効果
2-1. 琉球バス交通 2-2. 那覇バス	<ul style="list-style-type: none"> コロナ前と比べて利用者は 2～3 割減少し、路線維持も厳しい。 渋滞は改善されておらず、所要時間は増加している。 乗務員の高齢化によって不足し、バス車両も中古車が不足して価格が高騰するなど、バス運行に厳しい状況が続く。 小規模バス事業者への支援として、路線バス運転手を貸切バスへと貸し出す場合もある。 レンタカーは減っているはずなのに道路渋滞は発生しており、バスの定時性確保が困難な状況にある。 	利用状況等
	<ul style="list-style-type: none"> タクシークーポン配布によりバス利用者が減少するのは困る。バスへの影響が出ないように方策を検討してほしい。 	ラストワンマイル施策
	<ul style="list-style-type: none"> バス待ち施設として、南城市ではスペースにモニターを設置してバス接近を知らせている。 商業施設へのバス車両乗り入れについては、構造的に困難なところもあり、簡単には実現できない。 	バス待ち環境整備
	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクル等との連携では、OKICA での支払いに対応してほしい。 キックボードはバスへの持込制限に該当するため、混雑時には持込を断る場合がある（空いているときは持込可）。 	シェアサイクル等との連携
	<ul style="list-style-type: none"> 割引の種類が増えると運転手の負担が多くなる。高齢化が進んでおり、新しい割引運賃への対応はさらに厳しい。 割引施策の実施当初は行政側で割引額を負担し、利用者増加につながって収益増となった場合には、事業者負担で割引を継続することは可能。 	交通モード間の連携

ヒアリング先	意見	意見分類
2-1. 琉球バス交通 2-2. 那覇バス（続）	<ul style="list-style-type: none"> ・ キャッシュレスサービスは導入コストがかかるため、アプリ等の内容や支援があれば検討する。自社努力では導入できないので、補助金等があれば検討する。 ・ 乗降調査のデジタル化は実施したいが、精度が不明でコストがかかることから導入に踏み切れない。分析にも手が回らないので、補助金などの支援があれば検討する。 ・ 公共交通は1自治体でなく広域的な連携が必要と考える。 ・ 結節点と路線の関連性を考慮した割引の検討が必要である。 	<p>キャッシュレスサービス</p> <p>乗降調査のデジタル化</p> <p>その他</p>
2-3. 沖縄バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナによって利用者は減少しているが、利用時間帯等の変化は感じない。 ・ 改正基準告示により、令和6年度より運転手の休息時間を9時間確保する必要があるため、運行時間（営業時間）を短縮せざるを得ない。 ・ レンタカー不足については、市町村の観光周遊バス等の実証実験があったことでバスには影響がなく、むしろ路線バスの利用機会が減少した。 ・ 路線バスとの乗り継ぎ利用がなければ単なる市内移動で終わってしまう。バス利用促進を前面に押し、クーポン利用時の利用場所をバス停に指定するよう明記してほしい。 ・ バス停周辺は駐停車禁止区域のため、タクシー降車時にはバス停からある程度距離をおくよう留意してほしい。 ・ 利用者が乗り遅れないための設備（接近表示等）や工夫がほしい。 ・ 路線バスとの乗り継ぎ利用が行われなければ、単なる市内移動への補助になってしまう懸念がある。 ・ 新たなMaaSを立ち上げてしまうと、本来の目的である一元化にはならない。既存MaaSへの乗り入れを考えたい。 ・ パーク&ライドで渋滞緩和が実現すれば、公共交通の定時性確保にもつながる。 ・ シェアサイクルでバス乗降前後の移動手段を確保することは、バス利用促進につながる。一方で二輪利用の増加は交通安全の面からリスク増加になる。 ・ バス同士、あるいは他交通との乗継割引は、公共交通の利用促進ともなるが、割引分の負担配分の問題や、負担割合によってはバス事業者の減収となる危険性がある。 ・ 整理券に乗車バス停のバーコードを印字し、料金支払いの際にスキャンして乗客数を集計する機器があるが、全車両には設置していない。国・県への報告がある補助路線は、上記機器あるいは年3日（平日・土・日）の乗り込み調査を実施している。 	<p>利用状況等</p> <p>ラストワンマイル施策</p> <p>バス待ち環境整備</p> <p>MaaS連携</p> <p>パーク&ライド</p> <p>シェアサイクル等との連携</p> <p>交通モード間の連携</p> <p>乗降客数の機械集計</p>

ヒアリング先	意見	意見分類
2-3. 沖縄バス（続）	<ul style="list-style-type: none"> 現状では運転手への要求水準（接客サービス・安全確保）が給与に見合っていないが、会社として給与増が難しい。行政として運転手に対して直接手当が出来るような方式があるとありがたい。 	その他
2-4. 東京バス	<ul style="list-style-type: none"> 発令された緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の発令期間が、大幅に乗車人数が減少した。 沖縄の路線バスには、バス停留所の確保等の問題がある。 新規路線計画がある。 	利用状況等
	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通は地域の協力が必要である。愛媛県久枝地区の「ちよいそこ久枝」という取組は、区とトヨタと一緒に実施している。（トヨタが事業事務費を負担している） 	ラストワンマイル施策
	<ul style="list-style-type: none"> 南城市や糸満市では市役所駐車場に駐車してそこからバスへ乗り換える利用者が多く、役所でもパーク＆ライドの駐車について否定的でない印象を持っている。 	パーク＆ライド
	<ul style="list-style-type: none"> 沖縄では自転車利用が少なかったが、シェアサイクル等の利用が増えると、狭い道路や幹線道路での危険性が高くなる。バス路線が走る国道 331 号での自転車走行は危険を感じる。 以前シェアサイクルのバス車内持ち込みについて相談されたが、持ち込みサイズの制限があるので、実施は難しい。 環境の観点からは、環境負荷の高い自動車から負荷の低い公共交通の利用促進は必要不可欠と考える。 	シェアサイクル連携
	<ul style="list-style-type: none"> 利用者に乗り継ぎ利用のメリットを感じるような割引があると、利用されると思われる。バスターミナルでの乗換では初乗り料金が重複しているので、その分の割引がされると良い。 	MaaS 連携
	<ul style="list-style-type: none"> 現在 Visa のタッチ決済、PayPay (AliPay)、モバイルチケットがキャッシュレス対応。今後交通系 IC カードの対応も模索している。当社路線では市民の利用が少ないため、OKICA の導入は検討していない。 乗降については Visa・PayPay で OD を取得（全体の 40%）し、全体に拡大推計している。 	キャッシュレス対応
	<ul style="list-style-type: none"> 豊崎の人口が増えているが、バス利用者はまだ少ない。糸満方面からの利用者は増加している。 市内一部にレンタカー施設が集中しており、貸出・返却による渋滞が見られる。 瀬長島のバス停に上屋を設置したいが、歩道幅員やホテルからの景観、設置費用等で考慮が必要。 瀬長島への来訪者が増え、路上駐車や歩行者横断、はみ出しなどが懸念される。瀬長島には一般車両の流入を止めて歩行者天国にし、グリスロ車両を運行してはどうか。 	その他

ヒアリング先	意見	意見分類
2-6. 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	<ul style="list-style-type: none"> 協会では利用データを持っておらず、各事業者に問い合わせしてほしい。個人的な感覚では、利用の多い箇所は以下の2区間。豊見城市役所→とよみ小学校前バス停北側（飲食店が集中） アウトレットモールあしびなー→那覇空港 大栄交通はGPSで運行ルートデータを持っているので、発着所が抽出できるのではないかな。 レンタカー不足によって一部タクシー利用の増加が見られた。貸切利用も増加している。 	利用状況等
	<ul style="list-style-type: none"> 割引クーポンの精算方法は事業者ごとの契約は難しいので、タクシー協会を窓口として契約するのはどうか。 共通タクシーチケットは会員（事業者）がチケットを取りまとめて協会へ提出し、協会から各顧客へ請求したうえで、入金確認後に手数料（2.5%）差し引いた金額を会員（事業者）へ支払っている。 個人タクシーも対象とすることを、「沖縄個人タクシー組合」へ相談してはどうか。 会員（事業者）には地域公共交通協議会の内容を周知していないので、実証実験を行う前に、割引クーポンを取り扱う会員（事業者）に対して実証実験について説明し、意見を伺うべきである。協会には研修用ホールや会議室もある。 	ラストワンマイル施策
	<ul style="list-style-type: none"> キャッシュレス決済については後部座席にタブレットを設置し、一括して支払うが出来るよう検討している。現在4社が実施している。 タブレット導入には、外国人とのコミュニケーションや広告収入確保といった狙いもある。 	キャッシュレス決済
2-7. 沖縄コンベンションビューロー	<ul style="list-style-type: none"> 「ちゅらチャリ」は、豊見城市内でも「旧海軍司令部壕」「アウトレットモールあしびなー」「豊見城市観光協会」にポートを設置している。 	利用状況等
	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルと路線バスの連携ができれば、シェアサイクルの利用時間増加が見込まれ、観光客の広域的な周遊促進につながる。 	MaaS連携
2-8. プロトソリューション（CYCY）	<ul style="list-style-type: none"> 沖縄県内に100箇所以上のステーションを展開している。今期と来期は那覇市に注力して増設を進める。 ポート設置に関する部署間の調整を担当してくれる担当者・部署を設置してほしい。 事業開始に伴うイニシャル・ランニング等のコストにかかわる費用や、自転車の安全に関わる設備投資を助成する仕組みがほしい。 	利用状況等、要望

ヒアリング先	意見	意見分類
2-8. プロトソリューション (CYCY) (続)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスとシェアサイクルを連携する MaaS 展開は、観光客・地元住民・事業者のそれぞれにメリットがある。 ・ 瀬長島ー豊崎をつなぐ自転車道を整備すれば、シェアサイクルは必ず流行する。 	MaaS 連携
2-9. 沖縄 GOGO! シェア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在市内 6 箇所でポートを開設している (1 箇所は調整中)。隣接する糸満市・那覇市でもポート開設を進める。市を跨いだ広域的な利用を想定している。 	利用状況等
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスとシェアサイクル・シェア電動バイクの連携はメリットがあるが、前提条件としてポート・台数の確保が必要である。 	MaaS 連携
3-1. 豊見城中央病院	<ul style="list-style-type: none"> ・ 病院の通院者・通勤者で公共交通を利用しているのは 1 割程度。 	利用状況等
	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー利用者にとってメリットがあると思われるが、病院側には対応する余裕はないので、質問等負担がかからないように周知をしてほしい。 	ラストワンマイル施策
3-3. 友愛医療センター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 病院の通院者・通勤者で公共交通を利用しているのは 1 割程度である。 ・ 45 番以外にも、糸満方面と接続する 89 番・99 番が経由してほしい。 	利用状況等、要望
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在歩行困難や付き添い不在等の理由でやむを得ずタクシー通院している方に対して、利便性向上につながる。 ・ クーポンが通院に利用される場合、通院先へのクーポン利用の問い合わせが想定される。 	ラストワンマイル施策
4-1. イーアス沖縄豊崎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 来訪者のうち 1%、通勤者のうち 2 割程度が公共交通を利用している。 	利用状況等
	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス待ち時間が長い場合、隣接する当施設やビーチへの立ち寄り機会が増えることが想定される。 	バス待ち環境整備
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主に高齢者利用が想定される。来訪者のうちファミリーや地元客は自動車利用がメインである。 	ラストワンマイル施策
	<ul style="list-style-type: none"> ・ モノレールが通る都心部であれば効率がよく便利になるが、豊崎では難しいと思われる。 	パーク & ライド
4-2. アウトレットモールあしびなー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通を利用するのは来訪者の 2% 未満、通勤者は 2 割弱。 ・ 無料シャトルバスの利用は 2,000~3,000 人/月。 	利用状況等
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車運転が困難な高齢者には良い取組とを感じるが、休憩スペースが少なく、店舗以外が屋外構造のあしびなーはハードルが高い。トイレへつながる通路脇などは活用の可能性がある。 	バス待ち環境整備
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者を中心として以前よりも気軽にタクシーを利用でき、行動範囲が広がることで消費活動の活発化が見込める。 	ラストワンマイル施策

ヒアリング先	意見	意見分類
5-1. 糸満自動車学校	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当校送迎バスの利用者はほとんどが教習生で、高齢者の利用は少ない。 	送迎バス
5-3. 津嘉山自動車学校	<ul style="list-style-type: none"> ・ 送迎バスは豊見城・小禄線として 9:30-19:30 の毎時間運行しており、数名の利用者がある。 ・ 送迎バスの一般開放の可能性はあるが、運行ルートが時間帯によって多少変更する・時期や曜日等による運行時間の変更や休校日があるなど、細かい変更が多い。これらを把握できる利用者であれば、可能性はある。 ・ バス停留所は特定しておらず、バスが近づいたらルート上で手を挙げて停車させて利用する方式を取っている。また不定期でのルート変更等も行う可能性があるため一般利用者への周知方法が懸念される。 	送迎バス